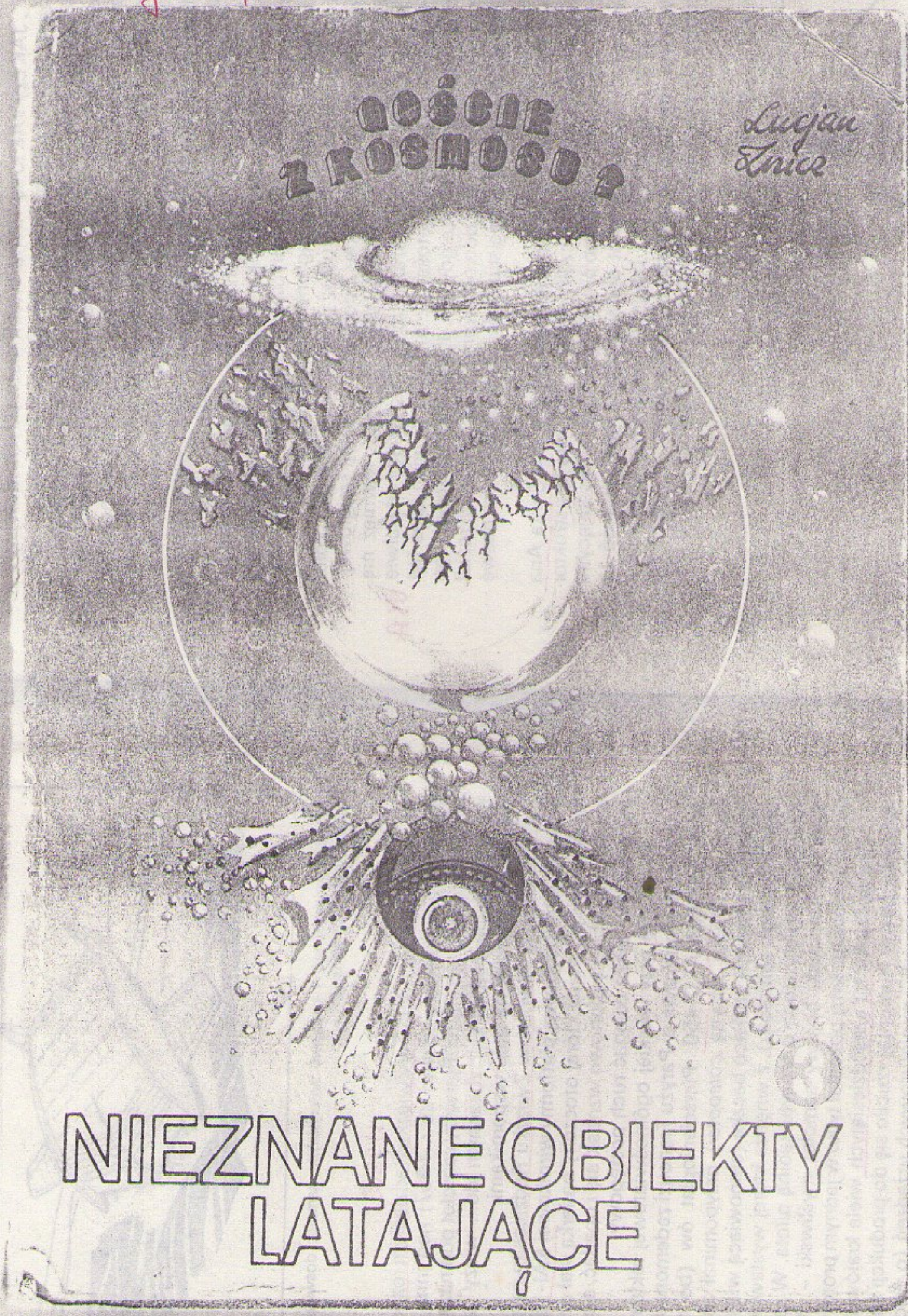
Dixon

Visitors From Cosmos – Unknown Flying Objects
by Lucjan Znicz-Sawicki vol. 3rd, KAW, Gdańsk 1988.



Ale „Harrier", JAK czy VAK to są – mimo swych niezwykłych właściwości – wciąż jeszcze aparaty przynajmniej z wyglądu zewnętrznego nie budzące żadnych wątpliwości co do swego „samolotowego rodowodu". Ileż jednak istnieje, buduje się lub w najbliższej przyszłości powstanie aparatów, w których nikt już „zwykłego samolotu" rozpoznać nie potrafi? Swoistym leksykonem tego typu aparatów jest choćby praca Janusza Wojciechowskiego „UFO i prawdziwe latające talerze" (Warszawa 1982). Oto tylko kilka najbardziej niezwykłych przykładów (z tego i wielu innych źródeł) wyglądu nowych środków transportu powietrznego.

Już w r. 1937 w Związku Radzieckim wzniósł się w powietrze samolot konstrukcji A. Moskalowa typu „Strieła". Był to jednoosobowy doświadczalny aparat śmigłowy, którego płaty całkowicie zlewały się z kadłubem tworząc jednolity, jedynie o nieco zaokrąglonych konturach, trójkąt.

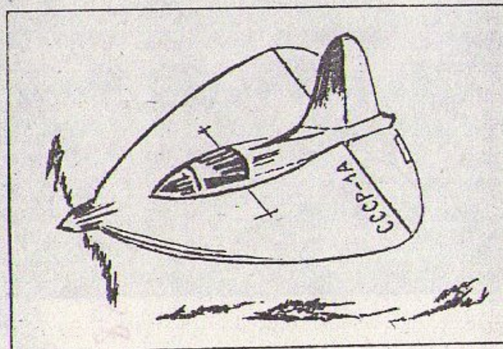
USSR

W połowie lat czterdziestych konstruktor Jack Norton buduje z kolei pierwsze „latające skrzydło" amerykańskie. Z początku w wersji śmigłowej, a następnie odrzutowej jako IB-49 „Flying Wing"; samolot również nie posiadający ani wyodrębnionego kadłuba, ani ogona i stanowiący właściwie tylko jedno trójkątne skrzydło o rozpiętości 52 m, przez pewien czas był oblatywany nad Los Angeles. Jednakże gdy w r. 1948 drugi prototyp tego samolotu z czteroosobową załogą pod dowództwem kpt. G. Edwardsa rozbił się na pustyni Mojawe (w pobliżu miejscowości, która teraz nosi nazwę Edwards) – przerwano dalsze próby.

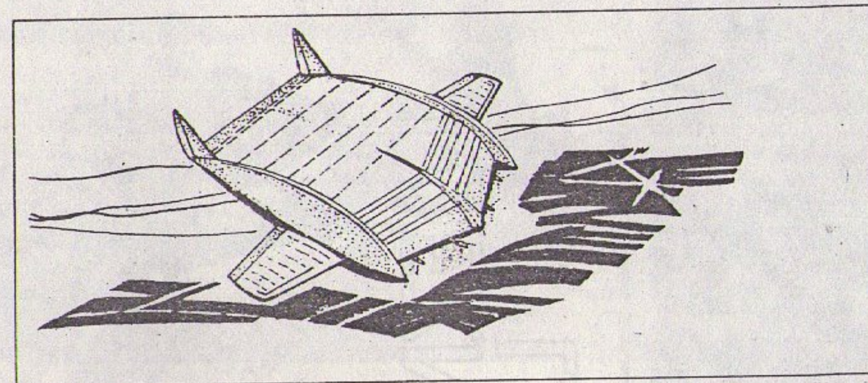
USA

Ale już w r. 1952 pojawia się na amerykańskim niebie (w Santa Ana w Kalifornii) następny samolot doświadczalny HW-X-26. Jego konstruktor W. Horton nadał mu kształt nieregularnego prostokąta z dwoma wystającymi po bokach niewielkimi płatami. Samolot doświadczalny miał długość 11 m i szerokość (wraz z płatami) 13 m i był jednomiejscowy, konstruktor wszakże przewidywał już jego wersję dziesięcioosobową, a nawet typ transportowy zdolny do przeniesienia 4000 osób na odległość 40 000 km!

USA



Sylwetka radzieckiego samolotu eksperymentalnego „Strieła"



Tak miał się rozwinąć 1-osobowy amerykański samolot doświadczalny HW-X w... 4000-osobowy samolot transportowy

USSR

Tymczasem w r. 1952 w Związku Radzieckim rozpoczęto prace konstrukcyjne (które przeprowadzano do r. 1957) nad inną nowinką techniczną: samolot pionowego startu. Pierwszy samolot pod nazwą „Turbolot" pojawił się w kształcie najbardziej zbliżonym do... wieży szachowej z czterema daleko wystającymi na boki wspornikami.

Rok później również w Związku Radzieckim rozpoczęły się prace nad budową jednoosobowej platformy wirnikowej KAI-13. Pod okrągłą platformą o średnicy 3 m, na której otoczony barierką stał człowiek, znajdował się wirnik pozwalający pionowo wznosić się i opadać, a przy pewnym nachyleniu platformy także osiągać ruch postępowy.

in 1953

W r. 1959 przy wielkiej ogólnoświatowej reklamie na międzynarodowym salonie lotniczym w Paryżu Francuzi zademonstrowali samolot „Coleopter" SNECMA C-450. Pierścieniopłat ów (bo tak należy tłumaczyć francuską zbitkę słowną *coleopter*) przypominał znów swym wyglądem opartą na czterech nóżkach beczkę (stanowiącą właśnie pierścieniowy płat tego dziwnego samolotu), z wnętrza której wystawał ku górze ostry stożek kadłuba z umieszczoną u szczytu kabiną pilota. W założeniu swym mający stanowić francuski bojowy samolot myśliwski – „Coleopter" okazał się w końcu niewypałem i pozostał tylko w jednym prototypowym egzemplarzu.

France

Na początku lat sześćdziesiątych wiele krajów (USA, Francja, Wielka Brytania, nawet Rumunia) rzuciło się do produkcji swego rodzaju „samolotów plecakowych", miniaturowych urządzeń (o wadze nie przekraczającej 50 kg), które – umocowane przeważnie na plecach człowieka – umożliwiały mu, może nie tyle lot, co raczej niesamowite (liczące setki metrów) skoki. W tymże czasie pojawia się także niezwykły samolot Ryana „Heliplane", którego sylwetka przypomina cztery połączone ze sobą trójkąty.

in 1960s

W r. 1963 w Stanach Zjednoczonych rozpoczynają się prace nad

USA

10*

w Seattle „super-jumbo" („nadsłoń"), samolot pasażerski oznaczony numerem „907", ma być półtora raza większy od obecnie latającego Boeinga-747 („jumbo-jeta") i pomieścić ma na swym pokładzie 1000 pasażerów. Jego kształt ma być zbliżony do równobocznego trójkąta o wygiętych na zewnątrz bokach i zaokrąglonych kątach, start zaś przewidziany jest na rok 2000.

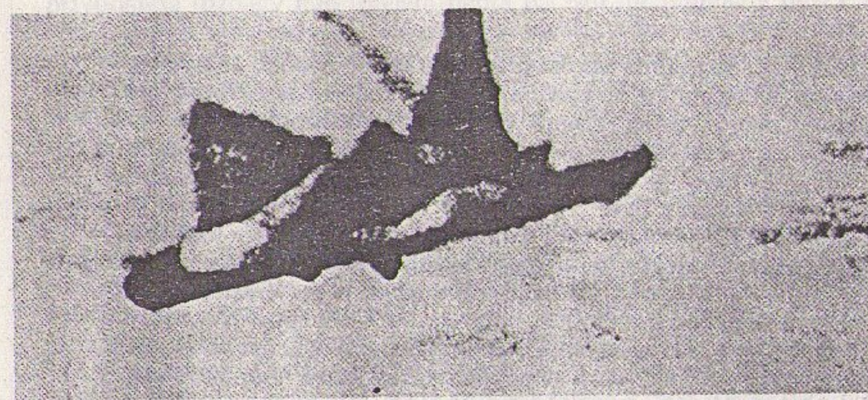
I wreszcie także na rok 2000 przewidziany jest start pasażerskiego giganta radzieckiego. Ten samolot również ma pomieścić na swym pokładzie 1000 pasażerów, ale sylwetka jego – w odróżnieniu od Boeinga – przypominać będzie raczej aż dwa sprzężone ze sobą „latające skrzydła"; mniejsze z przodu i będące jego przedłużeniem większe z tyłu.

A więc dziesiątki, może nawet setki najdziwaczniej zbudowanych dziwolągów od dziesiątków już lat wznoszą się w powietrze. Kto potrafi zaręczyć, że nie one to właśnie – dostrzeżone przez zaskoczonych ich kształtem laików – uhonorowane zostały z początku nazwą Nieznane Obiekty Latające, a w następstwie nawet obdarzone zaszczytem reprezentowania jakiejś obcej, kosmicznej cywilizacji tu na Ziemi? Te różne trójkąty wiadra, beczki, stożki na rozstawionych amortyzatorach – czy to wszystko nie pasuje jak ulał do typowych opisów NOL? Porównajmy je choćby z „prototypowym obrazem UFO" podanym przez J. A. Hyneka w jego książce „The UFO Experience".

„Na podstawie przytoczonych raportów możemy podsumować zna-

Aparat powietrzny zrodzony już tylko w ludzkiej fantazji: latający robot z filmu „Gwiezdne wojny"





Niewiadomego wprawdzie pochodzenia, ale niewątpliwie samolot eksperymentalny, który 27 kwietnia 1961 r. został sfotografowany nad Pescarą i uznany (przynajmniej przez A. Schneidera) za UFO

mienne cechy dysku dziennego – pisze on. – Z tego, co zbadałem, dyski charakteryzuje podobieństwo pod względem kształtu, barwy jak i sposobu poruszania się (...).

Pomimo obecności światła dziennego z kilkunastu przypadków, które posłużyły do stworzenia wzorca UFO, udało się tylko uogólnić, iż obiekty te (...) opisywane są (...) jako owalne, zbliżone kształtem do dysku, (...) elipsoidalne. Są zazwyczaj świecące lub błyszczące (ale prawie nigdy opisy nie mówią o oddzielnych punktowych źródłach światła), żółtawe, białe lub metaliczne. W większości wypadków przejawiają coś, co – antropomorfizując – moglibyśmy określić jako «świadomie» ukierunkowany ruch, ze zdolnością do bardzo gwałtownego przyspieszenia. Nie wydaje się, aby dyski dzienne emitowały jakiekolwiek głośne dźwięki (...), czasem jedynie słaby gwizd".

Hm... „Wzorcowy prototyp UFO" rzeczywiście wypadł dość charakterystycznie. Tylko czy... w choć jednym szczególe przypomina on opisane poprzednio przeze mnie powietrzne dziwolągi?

56 (440). „Płaty talerzowe" a „latające talerze"

Ale nie czas jeszcze na westchnienie ulgi. Ten – tak podkreślany przez Hyneka – kształt dysku wcale nie jest jednak wyłączną cechą UFO. Skoro nasi ziemscy konstruktorzy potrafili zbudować nawet unoszące się w powietrze beczki i stożki, z ileż większą łatwością przyszła im konstrukcja pojazdu okrągłego i płaskiego? A więc ziemskie latające dyski? Konstruktorzy lotniczy nazwali to nieco inaczej: samoloty z płatem talerzowym.

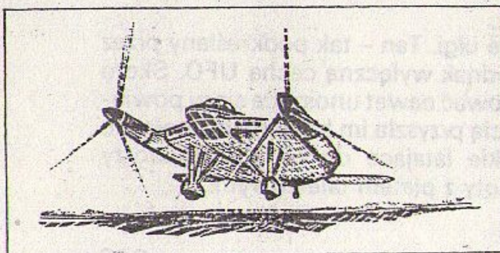
Trzeba przyznać, że trudno wprost przecenić zalety takiego samolotu. Konstrukcja jego w stosunku do samolotów z płatami klasycznymi jest bardziej zwarta i prosta, dzięki czemu w poważnym stopniu zmniejsza możliwość awarii (np. zawadzenie płatami o jakieś przeszkody, oderwanie się płatów itp.). Okrągły kształt płatu zapewnia możliwie najbardziej ekonomiczne wykorzystanie jego powierzchni (w porównaniu zarówno z długością samolotu klasycznego jak i rozpiętością jego płatów – średnica płatu talerzowego stanowiącego tę samą powierzchnię jest niemal dwukrotnie mniejsza). Budowa okrągłego płatu nie preferuje już w samej konstrukcji żadnej strony samolotu (przy centralnej budowie kabiny pilota i rozmieszczeniu w płacie lub pod płatem odśrodkowo biegnących dysz, samolot taki może pionowo startować i lądować, w powietrzu zaś lecieć równie dobrze w przód, w tył lub bokiem w prawo bądź w lewo). Taki sposób budowy i latania wyklucza potrzebę sterów i stateczników (co z jednej strony zmniejsza jego masę, z drugiej zaś – także awaryjność). W locie postępowym cała powierzchnia samolotu wykorzystuje siłę nośną (podobnie jak np. „latające skrzydło"), co w dużym stopniu zwiększa stosunek udźwigu (bądź też zasięgu) do ciężaru własnego samolotu. Wreszcie samolot taki, z reguły pionowo startujący i lądujący – nie potrzebuje ani skomplikowanego podwozia (wystarczą wsporniki-amortyzatory), ani lotnisk z pasami startowymi.

Nic dziwnego więc, że przy tak wielu zaletach samoloty z płatami talerzowymi niemal od zarania lotnictwa stały się (jakże, trudnym do realizacji!) ideałem. *First attempt in 1909!*

Pierwsze próby budowy takiego samolotu podjęto już w r. 1909. Wśród pionierów tego typu niezwykłych pojazdów powietrznych znaleźli się oczywiście także Polacy: w r. 1920 zaprojektował swój „Gwiazdolot" (z napędem słonecznym!) F. Uliński, rok później wystąpił z innym okrągłym (a ściślej: ośmiokątnym) samolotem N. Sipowicz. „Heliplan" Sipowicza miał silnik spalinowy, ważył 800 kg i absorbował polskich inżynierów przez 6 lat, zanim w końcu konstrukcję tę ostatecznie zarzucono.

Trzeba przyznać, że na wiele, wiele lat. Snadź inni konstruktorzy bardziej zapatrzeni byli w realia niż ideały. Wprawdzie F. Edwards (w pracy „Flying Saucers – Serious Business") twierdzi, że samolot kojarzący się z latającym

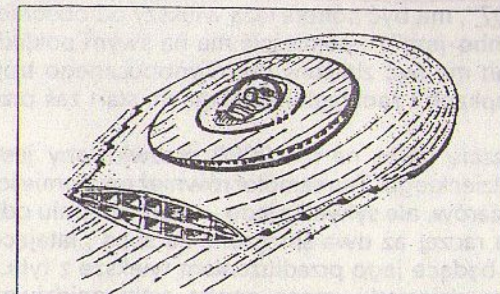
1920 & 1926 2 Polish attempts to build a plane looking like the UFO!



Amerykański samolot Marynarki Wojennej V-173 „Flying Flapjack"

F. Edwards states that the 1st UFO-like plane appeared in the USA before 1947! It was V-173 "Flying Flapjack" and it was built in 1942!!!

Kanadyjski jednomiejscowy samolot doświadczalny AVR

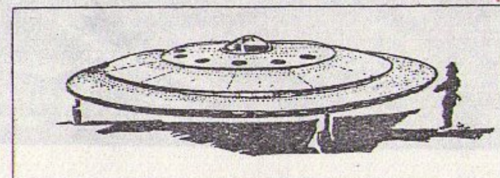


dyskiem pojawił się na niebie USA jeszcze przed pierwszym spotkaniem K. Arnoldsa z Nieznanymi Obiektami Latającymi w r. 1947, ale w istocie niewiele on miał wspólnego ani z kształtem, ani ze sposobem latania jakiegokolwiek dysku. Samolot ten zbudowany (w zakładach Chance Vought pod kryptonimem V-173, powszechnie znany wszakże pod nazwą „Flying Flapjack" – „Latający Naleśnik") na zamówienie amerykańskiej Marynarki Wojennej był w istocie dwumotorowym śmigłowym „latającym skrzydłem" o kształcie nie tyle może naleśnika, co łopaty. Jedyny zresztą jego egzemplarz już w chwili gdy po raz pierwszy w r. 1942 uniósł się w powietrze, okazał się typem przestarzałym (z powodu zbyt małej mocy silników) i po kilku niezbyt udanych startach wylądował w... Smitsonian Museum (gdzie się znajduje do dzisiaj).

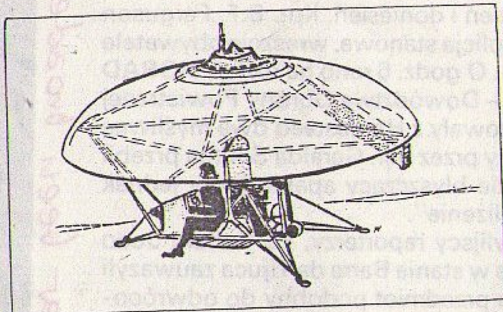
A tymczasem pamiętajmy – że od pierwszych polskich projektów minęło już ponad 20 lat! I jeszcze 10 lat trzeba było czekać na pierwszą – zbliżoną bodaj do kształtu płaskiego dysku – konstrukcję. Okazał się nią zbudowany w Malton (prowincja Ontario) w r. 1953 kanadyjski jednomiejscowy samolot doświadczalny AVR. Miał on kształt przyciętego z jednej strony dysku (umieszczona tam została dysza wylotowa silnika turboodrzutowego) o średnicy niemal 9 m i wysokości zaledwie 3 m.

Canadian AVR

Ale już dwa lata później, w r. 1955, pojawia się wreszcie pierwsza udana konstrukcja autentycznego „latającego dysku". Zbudowany przez R. Couzineta francuski jednomiejscowy samolot doświadczalny RC (o rozmiarach zresztą niemal identycznych jak samolot kanadyjski) unosił się ku górze dzięki dwu tarczom z 48 metalowymi skrzydełkami wirującymi na obwodzie



Francuski samolot o dwu wirujących w przeciwne strony tarczach – RC



Jednomiejscowy amerykański samolot doświadczalny „Lift"

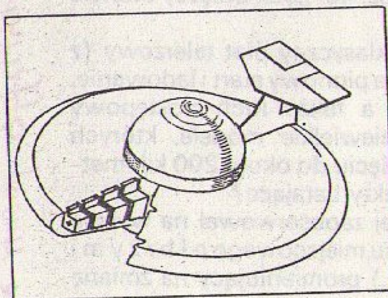
dysku w przeciwnych kierunkach. Po osiągnięciu odpowiedniej wysokości włączany był znajdujący się pod kadłubem silnik turboodrzutowy, który umożliwiał ruch poziomy.

Trzy lata po nim, w r. 1958, przy współpracy Wielkiej Brytanii i RFN powstaje latający model „Omega" o średnicy 2 m i wysokości 44 cm. I ten model do unoszenia się w powietrze wykorzystywał dwie obracające się w przeciwne strony tarcze.

Znów dwa lata później, w r. 1960 pojawiają się już równolegle dwie konstrukcje dyskoidalne: brytyjski jednomiejscowy statek załogowy do powrotu z orbity okołoziemskiej, zaprojektowany w zakładach Armstrong-Whitworth i stąd noszący nazwę AW i amerykański, również jednomiejscowy, poduszkowiec X-3B „Flying Saucer" („Latający Spodek"!). Projekt brytyjski jednak – z powodu niepowodzeń w realizacji własnego programu kosmicznego – nigdy nie został urzeczywistniony, zbudowany zaś na Uniwersytecie Princeton poduszkowiec amerykański (zgodnie zresztą ze swym założeniem) osiągał maksymalną wysokość lotu 1,22 metra!

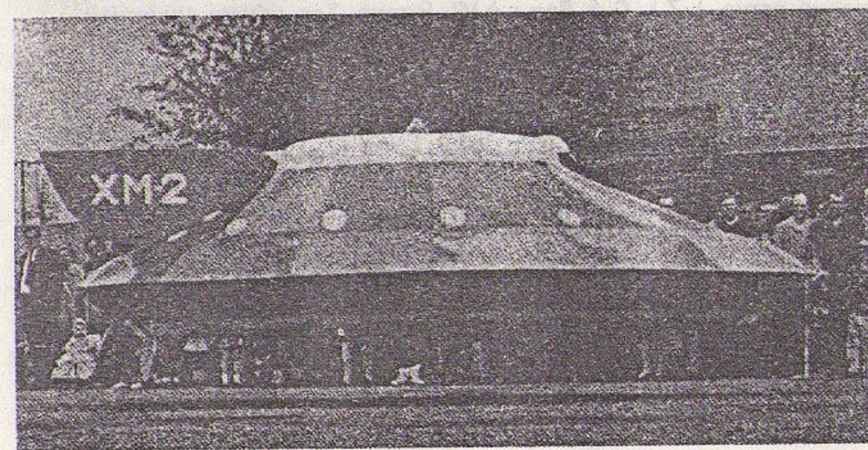
Ale bariera dyskoidalnego kształtu została już pokonana. W r. 1962 we Francji powstaje dziwny pojazd służący zarówno do lotów jak pływania, a nawet jazdy po szosach (w tym ostatnim przypadku płat talerzowy o średnicy 7 m był zdejmowany), w r. 1965 Aero-Astro Kinetics w Houston (USA) budują samolot „Lift" (którego płat talerzowy zresztą bardziej przypomina rozpięty nad fotelem pilota parasol niż normalny dysk), w r. 1966 zostaje opatentowany w Belgii pionowzlot w kształcie dysku z czterema śmigłami, w r. 1967 następny dyskoidalny samolot z pionowym startem i lądowaniem zostaje zbudowany na Uniwersytecie Kalifornijskim (USA), w r. 1968 powstaje okrągły poduszkowiec radziecki CHAI, a rok po nim następny poduszkowiec radziecki UAI „Skat" („Płaszczka") i jednomiejscowy skonstruowany przez Paula Mollera z Uniwersytetu Kalifornijskiego mikrosamolot (średnica dysku – 3,5 m, jego wysokość zaś – 1,2 m) „Discojet" XM-2, w r. 1972 opatentowany został w Australii samolot dyskoidalny o bardzo oryginalnym rozwiązaniu konstrukcyjnym (wirujący nad dyskiem pierścień szczelinowy wytwarza sferę z obniżonym ciśnieniem, która w pewnym sensie jakby „wsysa" samolot ku górze), w r. 1974 przeprowadzane są badania samolotu sportowego konstrukcji polskiej M. i M. Foltyńskich „Delta", w r. 1977 pojawia się nad Francją miniaturowy (o średnicy 1,1 m), kierowany drogą radiową latający dysk SAM-B (który do dziś zresztą jest używany jako sonda meteorologiczna), w r. 1979 w Austrii zbudowano następny model w kształcie dysku (o średnicy 77 cm) „Turbo-plan", w r. 1980 opatentowany został przez konstruktora włoskiego Alfredo Bizarriego z Florencji (zaopatrzony zresztą w typowo samolotowy statecznik) następny latający dysk (unoszący się w powietrze dzięki całej serii silników zasysających powietrze sponad dysku i tłoczących je pod dysk)...

Trzy kropki kończące to najdłuższe chyba w moim życiu zdanie nie oznaczają, że zabrakło mi tchu, tylko że... zabrakło dat. Zbyt wiele taki dyskoidalny samolot ma pozytywnych cech, by ludzkość miała z niego



Włoski samolot z płatem talerzowym konstrukcji A. Bizarriego

Discojet XM-2 konstrukcji Paula Mollera na wystawie w Kalifornii. Poza wystawą sukcesy jego ograniczyły się do latania poniżej metra nad ziemią



zrezygnować! Jestem pewien, że w latach osiemdziesiątych, dziewięćdziesiątych i dwutysięcznych będą się pojawiać coraz nowsze, coraz bardziej udane konstrukcje, które w końcu może istotnie przestaną się różnić swymi właściwościami od Nieznanych Obiektów Latających.

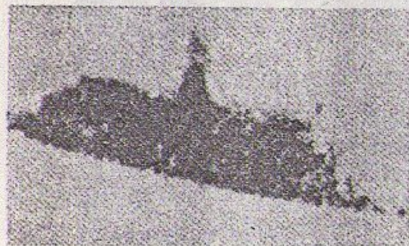
57 (441). „Nieznany rodzaj statku przestrzennego"

Czyżby więc dotychczasowe konstrukcje tak od UFO odbiegły? Nie chcę, żeby ktokolwiek mi wierzył na słowo. Ale oto w amerykańskim miesięczniku filmowo-fotograficznym „Camera 35" w połowie r. 1969 ukazał się artykuł Adriana Vance'a omawiający sposoby fotografowania NOL. Artykuł ów zilustrowany został m. in. dwoma zdjęciami tych obiektów. Jedno – wykonane w r. 1950 w Ameryce, drugie – cztery lata później i tysiące kilometrów bliżej, w Europie (konkretnie: we Francji). Czy nie uderza nas rzucające się już na pierwszy rzut oka podobieństwo (by nie powiedzieć: identyczność!) obu obiektów? A równocześnie podstawowa odmienność w budowie w porównaniu ze wszystkimi znanymi nam już pojazdami lotniczymi i z płatem talerzowym?

Odmienność tę – rzecz charakterystyczna – podkreślają zresztą także liczne sprawozdania o obserwacji UFO.

„W rannych godzinach 14 września 1972 r. obiekt n i e p r z y p o m i n a j ą c y ż a d n e g o z i s t n i e j ą c y c h s a m o l o t ó w (podkr. L.Z.) został dostrzeżony z międzynarodowego portu lotniczego w West Palm Beach – pisze np. w pracy „Aliens from Space" Donald E. Keyhoe. – Podczas gdy manewrował on w odległości kilku kilometrów, śledziło go dwóch kontrolerów FAA (Federal Aviation Administration – Federalnej Administracji Lotnictwa-przyp. L.Z.), C.J. Fox i A.W. Brown. Ten ostatni stwierdził kategorycznie: «Nie było to podobne do niczego, co kiedykolwiek widzia-

Dwa zdjęcia UFO: z lewej – dokonane przez Paula Trenta 26 czerwca 1950 r. w pobliżu McMinnville w Stanach Zjednoczonych i z prawej – przez anonimowego lotnika francuskiego w r. 1954 w pobliżu Rouen we Francji





łem» (...). Nastąpił cały szereg zawiadomień i doniesień. Kpt. B.F. Ferguson z Eastern Airlines, policja miasta, potem policja stanowa, wreszcie obywatele sygnalizowali pojawienie się obiektu (...). O godz. 6 rano na rozkaz NORAD (North American Air Defence Command – Dowództwa Obrony Powietrznej Ameryki Północnej – przyp. L.Z.) wystartowały z Homestead dwa myśliwce F-106. Jeden z odrzutowców, pilotowany przez mjr. Geralda Smitha przebił chmury i pilot zobaczył w pełnym świetle błyszczący aparat, który jednak zniknął, zanim nastąpiło jakiekolwiek zbliżenie".

„W dniu 7 maja 1952 r. dwaj brazylijscy reporterzy, Ed Keffel i Joao Martins, w miejscowości Ilha dos Amores w stanie Barra da Tijuca zauważyli około godz. 16 nadlatujący znad oceanu przedmiot podobny do odwróconego talerza, obracający się wokół własnej osi – pisze z kolei G. Cramp w wydanej w r. 1954 pracy pt.: „Space, Gravity and Flying Saucers". – Keffel wykonał pięć fotografii. Obaj stwierdzili, że przedmiot leciał z umiarkowaną prędkością, zupełnie cicho (...). W pewnej chwili «latający spodek» zaczął opuszczać się pionowo ku ziemi wahadłowym ruchem, jak spadający liść. Następnie «spodek» zatrzymał się i nagle ruszył z nieprawdopodobnym przyspieszeniem znikając w oddali nad oceanem. Fotografie Keffla zostały zbadane przez ekspertów, którzy stwierdzili, że są one autentyczne i przedstawiają j a k i ś z u p e ł n i e n i e z n a n y n a z i e m i r o d z a j s t a t k u p r z e s t r z e n n e g o (podkr. L.Z.)".

Nie tylko zresztą ogólny wygląd aparatów, ale – w wielu wypadkach – już sama ich wielkość zasadniczo różni samoloty z płatem talerzowym od Nieznanych Obiektów Latających. Udane konstrukcje ziemskie nigdy dotychczas nie przekroczyły granicy 10 metrów (UC Davis – 3,50 m, „Lift" – 4,27 m, X3B – 6,10 m, RC – 8,70 m, AVR – 8,75 m). A Nieznane Obiekty Latające? Porównajmy choćby tylko sprawozdanie pilota kolumbijskiego samolotu pasażerskiego kpt. Gustavo Ferreiry (informacja Reutera z 20 lutego 1977 r.), który zetknął się nad Bogotą z NOL, określonym przezeń jako „trzykrotnie większy od «Constellation»" (por. rozdz. 50 „Soczewki wodne, powietrzne i... wymyślone") albo opis spotkania 15 stycznia 1965 r. w pobliżu Okinawy amerykańskiego samolotu „Flying Tiger" aż z trzema Nieznanymi Obiektami Latającymi, których średnicę amerykański pilot Georg Brent ocenił na... 700 metrów (por. rozdz. 49: „Jak brzęczy odbicie w lustrze")!

A zdolności manewrowe? To prawda, że klasyczny płat talerzowy (z umieszczoną w centrum kabiną pilota) umożliwia pionowy start i lądowanie, nieruchome utrzymywanie się w powietrzu, a także ruch postępowy w każdym kierunku, ale są to przeważnie niewielkie modele, których maksymalne prędkości wahają się od kilkudziesięciu do około 200 kilometrów na godzinę! A autentyczne Nieznane Obiekty Latające?

Garnizon argentyńskiej marynarki wojennej zaobserwował na wyspie Deception 3 lipca 1965 r. około godz. 19.40 czasu miejscowego o l b r z y m i o b i e k t (podkr. L.Z.) w kształcie soczewki (...) promieniujący na zmianę

The most efficient Earthian designs have never been broader than 10 m in their diameters.

39.4